



厦门集装箱码头集团有限公司
XIAMEN CONTAINER TERMINAL GROUP CO.,LTD.

期号：5

市场周报

厦门港运价信息：(单位：美金)

地西:1700/3300/3500 欧基: 1650/3200/3300
 美西: 16700/2100/2150 美东: 2640/3300/3350
 台湾: EBS: RMB800 / 20G EBS: RMB1500/40GP
 香港: EBS: RMB200/20 RMB400/40
 西非: 1900/3500 南非:600/1200
 韩国: USD150/250 日本:USD350/700
 东南亚: USD150/300

附：EBS: 紧急燃油附加费 CIC: 集装箱不平衡附加费 PSS: 旺季附加费

经贸信息

1月制造业PMI官方、汇丰双降 国家统计局服务业调查中心、中国物流与采购联合会最新公布的2014年1月中国制造业采购经理指数(PMI)为50.5%，比上月回落0.5个百分点，连续两个月环比回落；1月中国非制造业商务活动指数为53.4%，比上月回落1.2个百分点，连续3个月环比回落。汇丰银行公布的1月汇丰中国制造业PMI终值为49.5，6个月来首次跌破50的荣枯线，创6个月新低。分析人士认为，1月制造业增长有所放缓主要是受春节临近等因素的影响，但PMI仍保持在去年同期水平以上，显示2014年经济开局走势平稳。新出口订单指数连续两个月回落，显示出口复苏仍具不确定性。在非制造业商务活动中，服务业新订单指数连续两个月运行在50%以下，价格走势也偏弱，说明需注重加大力度改善消费环境。

春节因素是回落主因 国家统计局服务业调查中心高级统计师赵庆河认为，1月制造业PMI的回落主要受春节临近因素的影响。2010至2014年的5年中，1月PMI分别为55.8%、52.9%、50.5%、50.4%和50.5%，与上一年12月的差值分别为-0.8、-1.0、0.2、-0.2和-0.5个百分点。除2012年1月处在阶段性底部反弹后的上升期外，其他年份1月PMI均低于上一年12月，呈季节性回落。赵庆河指出，2014年1月中国制造业PMI尽管比上月回落0.5个百分点，但连续16个月位于临界点以上，表明我国制造业继续保持增长态势。从分项指数看，生产指数、新订单指数、采购量指数等位于荣枯线以上。生产经营活动预期指数上月回落至临界点以下后，1月回升至临界点以上的51.3%，比上月上升1.9个百分点，表明企业对未来发展的信心有所增强。值得注意的是，主要原材料购进价格指数、新出口订单指数、进口指数等位于荣枯线以下，出现不同程度下降。新订单指数回落较明显，1月较上月回落1.1个百分点至50.9%，创2013年8月以来的最低水平。新出口订单指数连续两个月回落，下降至50%以下，说明虽然世界经济持续转好，但由于人民币升值、国内劳动力成本上升，加之国际贸易摩擦加剧，出口仍具有不确定性。巴克莱资本首席中国经济学家常健表示，中国农历新年往往是造成1月或2月PMI指数下降的原因，今年春节刚好是1月31日，这是造成波动的一部分原因。汇丰中国首席经济学家兼经济研究亚太区联席主管屈宏斌表示，中国制造业活动弱势开年反映1月外需疲弱和国内商业活动放缓，预计国内订单和招工在春节后可能有所反弹。

零售和交运业表现良好 在1月中国非制造业商务活动各单项指数中，新出口订单指数和存货指数环比回升，其中存货指数上升幅度超过1个百分点。其余指数呈现回落。其中，投入价格指数回落幅度最大，为2.4个百分点；收费价格和从业人员回落幅度在1-2个百分点之间；新订单指数、在手订单、供应商配送时间和业务活动预期指数回落幅度均在1个百分点内。分行业看，服务业商务活动指数为51.5%，比上月回落1.0个百分点，其中航空运输业、铁路运输业、零售业等行业商务活动指数位于60%以上的高景气区间，企业业务总量快速增长；住宿业、租赁及商务服务业、邮政业、居民服务及修理业、水上运输业、房地产业、生态环境保护治理及公共设施管理业、批发业等行业商务活动指数低于临界点，企业业务总量有所回落。建筑业商务活动指数为61.0%，比上月回落1.6个百分点，继续保持在60%以上的高景气高位。新订单指数小幅回调。2014年1月，新订单指数为50.9%，环比回落0.1个百分点。分行业看，建筑业新订单指数为55.8%，服务业新订单指数为49.6%，航空运输业、铁路运输业、土木工程建筑业和零售业高于50%，邮政业、居民服务及修理业、房地产业和住宿业低于50%。中国物流与采购联合会副会长蔡进认为，受季节因素影响，非制造业商务活动有所回落，市场运行总体偏弱。与节日消费相关的零售业和交通运输业表现良好。餐饮业商务活动指数回升至50%以上，大众消费趋于升温。房地产业活动连续两个月大幅回落，收费价格指数也回落至50%以下。当前需要注意的是，服务业订单需求有所萎缩，价格走势偏弱，仍需注重加大力度改善消费环境。

物流简讯



本期

厦门港集装箱业务周运营情况

厦门港运价信息 **第1页**

物流简讯

全球经贸信息

全球航运动态 **第2页**

1、福建：壮大海西港口群 从召开的2014年福建省交通运输工作视频会上获悉，今年福建省将围绕《厦门东南国际航运中心发展规划》的“双港双区一中心”（国际集装箱干线港、区域性邮轮母港，两岸航运交流合作先行区，国际航运服务业聚集发展示范区，东南沿海国际物流中心）定位，加快厦门港海沧航道扩建四期、后石航道二期、古雷三期等基础设施建设，做大做强集装箱运输，加快邮轮母港建设，推动航运金融、保险、租赁等航运要素集聚。围绕集装箱以厦门港和福州江阴港区为主，煤炭、矿石以湄洲湾和罗源湾港区为主，液体散货以湄洲湾南岸和漳州古雷港区为主的运输系统布局，促进重点港区连片发展。推进中海油1000万吨级原油储备项目配套30万吨级码头前期工作，新开工厦门港后石港区15万吨级泊位工程项目的开工建设。同时，福建省将进一步大力拓展港口腹地，着力在生成货源上下功夫，着重到江西、湖南等省推介港口，推进“飞地港”、“陆地港”建设；推动建立闽赣海铁联运协调机制，做大海铁联运业务。奖励推动集装箱航线开辟、水水中转业务拓展。深化港口管理体制改革，巩固港口整合成果，进一步落实同港同策。积极引导港口企业通过资产重组、战略联盟、供应链优化等方式进行整合，以市场主体整合带动港口资源整合。

2、2013年海沧口岸进出境集装箱突破280万标箱 从厦门海沧检验检疫局传来消息，2013年该局共受理报检集装箱285.63万标箱，同比增长9.32%。从进出境集装箱数据分析，海沧口岸进境集装箱增长主要原因有以下几方面：一是根据国内外经济形势，党中央和国务院采取了一系列的措施帮助和扶持出口企业，今年已渐显成效，外贸出口保持良好增长；二是受国内人民币升值影响，进口量大幅增长，2013年石材进口量再创新高，增长达24%、牛皮需求量增大进口量增长达37%、进口粮谷类产品激增，进口葡萄酒、原木、铜矿、锆英沙、再生资源、稀土原料等都有所增加；三是海沧港作为东南国际航运中心的核心港，享有保税港区的优惠政策，港区5万吨以上级泊位22个，被誉为天然良港，增强了海沧港的辐射带动能力。

全球航运动态



1、全球集装箱班轮公司 100 强（截至 2014 年 2 月 7 日） 据 Alphaliner 最新运力数据显示，截止至 2014 年 2 月 7 日，全球班轮公司运力 100 强中马士基航运排第一，地中海航运排第二，法国达飞轮船排第三，台湾长荣海运排第四，中远集运排第五。第六名到第十名分别是：德国赫伯罗特、美国总统轮船、韩国韩进海运、中海集运与日本商船三井。中国大陆的班轮公司中，中远集运排第五，中海集运排第九，海丰国际排第 26 位，中外运集运排名第 33 位（较前一月下降 1 位），泉州安盛船务排名第 34 位，海南泛洋排第 60 位（较前一月下降 1 位），大新华物流第 84 位（较前一月下降 16 位），上海锦江航运排名第 78 位，上海海华轮船排名第 82 位。

2、阿拉伯联合航运追加新船订单 阿拉伯联合航运日前宣布，行使在现代重工的 6 艘 14000TEU 船订单的选择权，从而使公司该类型船订单艘数增至 11 艘。加上去年 8 月订造 5 艘 18000TEU 船，阿拉伯联合航运 14000TEU 以上的超大型集装箱船订单数已达 16 艘，累计投资超过 20 亿美元。据悉，14000TEU 船将于今年底开始交付，18000TEU 船将从明年 4 月开始交付。最新数据显示，目前阿拉伯联合航运的船队规模为 27.4 万 TEU，而订造的新船则达 26.2 万 TEU，新船与现有船队规模之比为全球班轮公司最高。

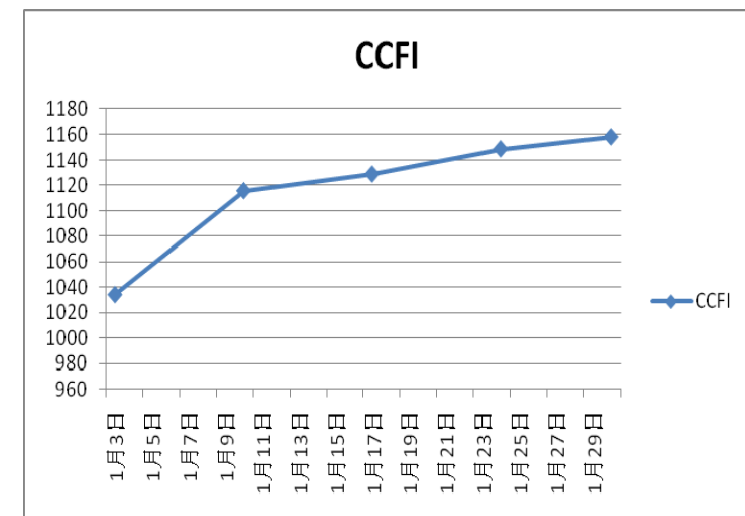
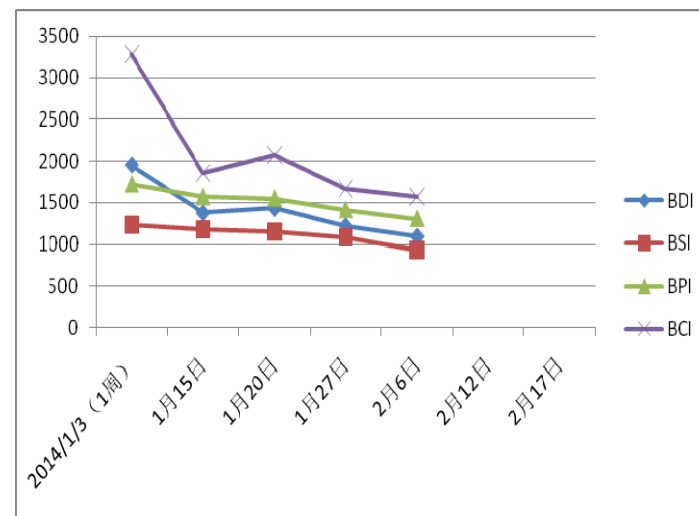
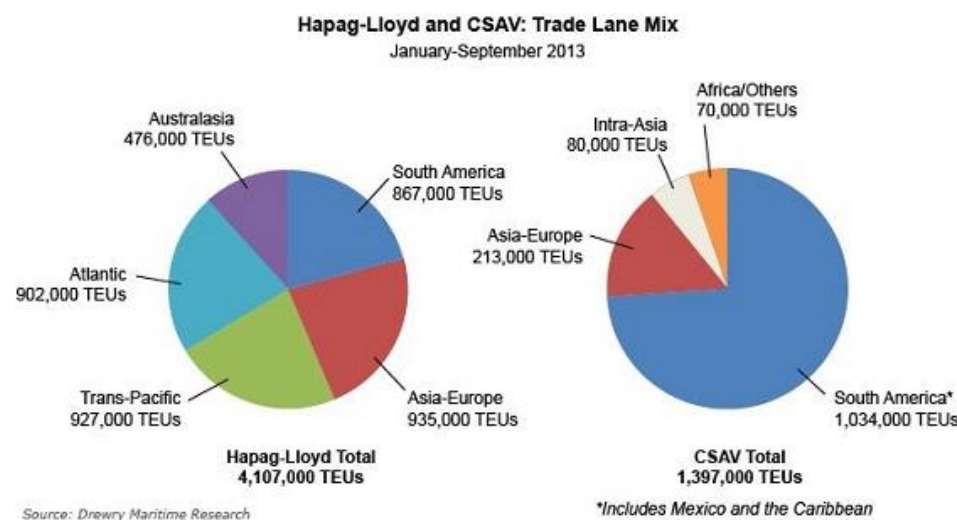
3、SCFI：亚欧线与跨太平洋航线运价小幅下滑 上海航运交易所 1 月 24 日发布的上海出口集装箱运价指数（SCFI）显示，亚欧线与跨太平洋航线运价小幅下滑：至欧洲基本港指数为 1598 美元/TEU，比 1 月 17 日下跌 2.62%；至地中海基本港指数为 1634 美元/TEU，比 1 月 17 日下跌 2.16%；至美西基本港指数为 2110 美元/FEU，比 1 月 17 日下跌 0.05%；至美东基本港指数为 3427 美元/FEU，比 1 月 17 日下跌 0.09%。此外，至波斯湾（迪拜）指数为 557 美元/TEU，比 1 月 17 日下跌 1.42%；至澳新（墨尔本）指数为 849 美元/TEU，比 1 月 17 日下跌 3.96%；至南美（桑托斯）指数为 1344 美元/TEU，比 1 月 17 日下跌 6.54%。1 月 24 日中国出口集装箱运价指数（CCFI）显示，欧洲航线指数为 1646.71，比 1 月 17 日上涨 2.23%，为 2012 年 9 月 21 日以来最高值；地中海航线指数为 1785.8，比 1 月 17 日上涨 3.57%，为 2012 年 8 月 31 日以来最高值；美西航线指数为 999.25，比 1 月 17 日上涨 1.81%；美东航线指数为 1214.62，比 1 月 17 日上涨 1.21%；澳新航线指数为 928.48，周环比上涨 0.21%；南美航线指数为 913.79，周环比下跌 2.55%；波斯湾红海线指数为 838.1，周环比上涨 1.18%。

4、美东港口着手解决货物积压问题 1 月 24 日消息，纽约新泽西港和弗吉尼亚港的码头计划在周末保持卡车闸口开放，解决因圣诞新年假期和 1 月的极端寒冷天气造成的货物积压问题。集装箱处理量占纽约新泽西港 40%的 MaherTerminals 公司表示，周六（1 月 25 日）和周日（26 日），卡车闸口将在上午 8 点至下午 4 点保持开放，而通常，闸口在周末关闭。弗吉尼亚国际码头公司（VIT）表示，诺

福克国际码头（NIT）和马士基码头公司（APMT）的码头将在周六开放，VIT 一直在处理因货量增加、假期和天气造成的拥堵问题。受暴风雪影响，纽约新泽西港码头从周二（1 月 21 日）中午至周三（22 日）全天关闭，弗吉尼亚港码头也受到了天气的影响，周三开放时间被推迟。今年 1 月，纽约新泽西港码头的卡车一直排起长龙，卡车运营商表示，每天都至少有一个码头的拥堵造成该码头的卡车需要等待几个小时才能装货或卸货。由于卡车司机按往返次数收取费用，很多司机不愿到海运码头运输集装箱或底盘。卡车公司不得不向司机就在码头外的等待时间支付费用，因为码头只就在码头内的超额等待时间支付罚款。长等待时间降低了卡车司机的生产率，在新的工时规定下，这也压缩了他们可以工作的时间；此外，卡车承运人还受到滞期成本、每日集装箱费用和底盘租金的影响。码头同意延长免费堆存时间，但卡车司机表示，仍然有成本无法转移。Maher 表示，免费堆存期限 1 月 24 日到期，不会延长。纽约新泽西港过去几个月一直受延迟困扰，先是 Maher 集成新的码头操作系统时出现问题，造成连锁反应，形成拥堵；这被暑期假期的劳动力短缺和码头内外的重大建设工作所放大。一些货主将货物转移至巴尔的摩或诺福克。2013 年，弗吉尼亚港吞吐量增长超过纽约新泽西港，但这也成为了拥堵的原因。不过纽约新泽西港港务局 12 月表示，一个行业工作小组找到了提高港口效率的方法。

5、赫伯罗特与南美轮船合并难掩行业竞争本质 据 JOC 报道，美国证券和投资银行杰弗瑞集团（Jefferies）航运分析师 Johnson Leung 指出，赫伯罗特和南美轮船签署同意合并协议，这对于集运业来说，“似乎是朝整合的正确方向又迈出了一步”，但从长期来看，南赫合并并不会削弱市场激烈竞争的本质。南赫合并后将组建世界第四大集装箱运输公司，公司拥有总运力接近 100 万

TEU，但它只会对跨大西洋、拉美等航线造成影响。1 月 22 日下午，两家公司签署了指向可能合并的非约束性谅解备忘录，这为后续严格评估和进一步签署约束性的合约铺平了道路。“班轮公司不断合并是整合集中度很低的集运业的积极方式，未来市场仍需更多合并案例浮出水面。” Johnson 表示，“除了南赫合并以及潜在的 2-3 个合并案例之外，市场还将有约 15 家班轮公司单打独斗于世界主要集运航线市场。” 赫合并后，位列全球第 20 位的南美轮船和已经退出泛太线和亚欧航线的赫伯罗特可能作为独立运营商的角色将从市场消失，这对于整个行业影响并不大。Johnson 分析，合并并不能大幅提升赫伯罗特在跨大西洋航线的市场份额，也不能给南美轮船在拉美市场带来立竿见影的效果，因为二者在上述航线上已经跻身前五的位置。根据杰弗瑞集团和巴黎航运分析机构 Alphaliner 的估计，南赫合并后，新公司在跨大西洋航线、拉美市场、泛太线和亚欧线的市场份额分别为 25%、12%、7%和 4%。鉴于，部分货主或更换船公司以达到供应链多元化的目的，南赫合并能否保证市场波幅趋稳也还未可知。Johnson 回顾以往合并案例：2006 年，马士基航运与铁行渣华（P&O Nedlloyd）整合，同年 9 月赫伯罗特完成与太平洋轮船公司（CP ships）合并，而当时集装箱运价大跌，班轮公司亏损严重；2000 年，东方海皇（NOL）和美总轮船（APL）合并，市场竞争程度也随之激烈。“理论上讲，班轮公司主动抱团是为在规模效应上与拟建中的 P3 联盟抗衡。” Johnson 指出，“但船舶共享协议联盟的深化和扩大将造成大批运营商集中在某个联盟内，且航线覆盖重叠，最后使得运营趋于复杂化，因此这并非抗衡 P3 的最终解药。”



2月6日数据： BDI (波罗的海干散货指数)：1092 (0.55%)
 BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)：937 (-1.16%)
 BPI (波罗的海巴拿马型指数)：1307 (0.00%)
 BCI (波罗的海海岬型指数)：1575 (2.01%)

1月30日数据： CCFI (中国出口集装箱运价指数)：1158.16 (0.85%)